Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt L. — Wydany i rozesłany dnia 12 października 1872.

138.

Dokument koncesyi z dnia 10 września 1872,

na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Wiednia do Pottendorfu i do granicy węgierskiej ku Szopronowi.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Slawonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austryi; Wielki Książę Krakowski; Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy wiedeńskie Towarzystwo bankowe podało prośbę o udzielenie mu koncesyi na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Wiednia do Pottendorfu i do granicy węgierskiej ku Szopronowi, przeto ze względu na pożyteczność tego przedsiębiorstwa dla ogółu, widzimy się spowodowani, wzmiankowanym petentom koncesyą tę na mocy ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), nadać jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo budowy i utrzymywania ruchu kolei żelaznej parowej z Wiednia na Inzersdorf do Pottendorfu i do granicy austryacko-węgierskiej ku Szopronowi.

§. 2. Budowa i urządzenia ruchu kolei winny być wykonane według planów szczegółowych, przez ministerstwo handlu zatwierdzić się mających.

Przy budowie należy zastósować się w szczególności także do wymagań, jakie ministerstwo handlu objawi, jakoteż do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Gdyby przy wykonaniu budowy, ze względów ekonomiczno budowniczych lub ze względów na ruch, okazała się potrzebną lub pożądaną zmiana śladów kolei lub planów szczegółowych, atoli bez zmiany kierunku kolei w §. 1 oznaczonego i w ogólności bez istotnego pogorszenia stosunków poziomu i kierunku; do zmiany takiej potrzeba zezwolenia administracyi państwa.

Budowa ziemna kolei może być ograniczona na pokład pod jeden tor.

Tunele odrazu z szerokością w świetle na dwa tory zbudować należy.

Administracya państwa ma prawo domagać się budowy ziemnej pod drugi tor, tudzież położenia tegoż w miejscach gdzie uzna tego potrzebę, gdy w ciągu dwóch po sobie następujących lat, dochód ryczałtowy roczny z jednej mili przewyższy sumę 140.000 zł. srebrem.

Co się tyczy używania istniejących dworców w Matzleinsdorf, Inzersdorf, i Pottendorf, jakoteż co się tyczy urządzenia służby ruchu w obrocie przejściowym, koncesyonaryusze zobowiązują się zawrzeć ugodę z interesowanemi zarządami kolei żelaznych, która będzie rządowi przedłożona do zatwierdzania. Jeżeli będzie potrzebnem rozszerzenie dworców obcych kolei, koszta poniosą koncesyonaryusze.

Administracya państwa zastrzega sobie, że jeżeli porozumienie nie przyjdzie do skutku, poda warunki wzajemnego używania wagonów kolei sąsiednich i założenia kolei prowadzących do kopalń i innych kolei do własnego użytku.

§. 3. Koncesyonaryusze są obowiązani zacząć budowę kolei koncesyonowanej w §. 1 po wykupieniu gruntów a to najpóźniej w przeciągu ośmiu miesięcy od dnia nadania koncesyi a ukończyć takową i gotową kolej oddać na użytek publiczny w przeciągu następnych dwóch lat.

Dopełnienie tego zobowiązania poręczyli koncesyonaryusze administracyi państwa złożeniem kaucyi w sumie stotysięcy złotych waluty austr. na podstawie dokumentu oddzielnie wydanego.

§. 4. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów prawnych.

Ma być także przyznane koncesyonaryuszom toż samo prawo w razie budowy kolei bocznych, prowadzących do szczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracya państwa ze względu na interes publiczny uzna potrzebę budowy takich kolei.

§. 5. Pod względem budowy i ruchu kolei koncesyonowanej, winni koncesyonaryusze trzymać się osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń [mianowicie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 *) i regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851**)], tudzież ustaw i rozporządzeń jakie w przyszłości mogą być wydane.

§. 6. W szczególności zaś, według przepisu §. 68 rzeczonego regulaminu ruchu kolei żelaznych, koncesyonaryusze winni przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową, oddając na ten cel przedział lub wagon, przyczem administracya pocztowa ma prawo oznaczać dla pociągów odchodzących codziennie ze stacyi końcowych w każdym kierunku godzinę odjazdu i szybkość.

Jeżeli do służby pocztowej potrzeba będzie więcej jak jednego ośmiokołowego lub dwóch czterokołowych wagonów, koncesyonaryusze otrzymają za każdy następny wagon wynagrodzenie od mili, według słuszności ułożyć się mające.

---

*) Dz. u. p. Nr. 238

**) Dz. u. p. z roku 1852 Nr. 1.

Jeżeli administracya pocztowa uzna potrzebę zaprowadzenia na kolei koncesyonowanej poczty ruchomej, jaka istnieje już na innych kolejach austryackich, natenczas koncesyonaryusze winni utrzymywać swoim kosztem i naprawiać zamiast zwykłych czterokołowych, lub ośmiokołowych wagonów, wagony poczty ruchomej, do tego celu potrzebne, o ośmiu lub czterech kołach, według wymagania administracyi pocztowej urządzone.

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach, w których urząd pocztowy już istnieje lub będzie zaprowadzony, ma być wyznaczone bezpłatnie stósowne bioro pocztowe, składające najwięcej się z jednego pokoju i izby na rzeczy, w gmachu kolei żelaznej; a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić i oddawać we właściwych stacyach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odchodzące bez asystencyi urzędników pocztowych lub sług, z wyjątkiem przesyłek wartościowych.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekcyą kolei (radą zawiadowczą) a jej podrzędnemi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mają być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Koncesyonaryusze zobowiązują się urządzić i utrzymywać własnym kosztem, podług zarządzenia lub za pośrednictwem zakładu telegrafów państwowych, linie telegraficzne, potrzebne do ruchu kolei i do dawania sygnałów.

Rząd zastrzega sobie prawo używania telegrafów ruchu do korespondencyi rządowych i prywatnych.

Rządowi wolno jest przymocować druty telegrafów państwa do podpór telegrafu ruchu lub założyć własne linie na gruncie spółki, bez żadnej zapłaty lub wynagrodzenia. Koncesyonaryusze zapewniają bezpłatny udział służby kolejowej w doglądaniu i utrzymywaniu takich linii rządowych.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić na swoich liniach materyały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż przechowywać takowe bezpłatnie w swoich dworcach i stacyach.

We wszystkich powyższych względach koncesyonaryusze obowiązani są zawrzeć w swoim czasie osobną umowę ze zakładem telegrafów państwa.

§. 8. Wysokość cen jazdy i przewozu towarów poddaje się następującym ograniczeniom:

Taryfa maksymalna od mili austryackiej a mianowicie dla podróżnych, od osoby:

w I klasie	36	ct. wal. austr.
„ II „	27	„ „ „
„ III „	18	„ „ „

Gdyby się okazała potrzeba dalszego zniżenia ceny przewozu osób, a koncesyonaryusze nie mogliby zniżyć odpowiednio cen przewozu w trzeciej klasie; obowiązani są zaprowadzić na wezwanie ministerstwa handlu IV klasę (dla stojących) z taryfą dziewięć centów od mili.

Taryfa maksymalna dla towarów przy zwykłej chyżości od cetnara cłowego i mili:

I klasa	2	ct. wal. austr.
II „	$2^1/_2$	„ „ „
III „	3	„ „ „

Wyjątkowo ustanawiają się następujące ceny przewozu towarów poniżej wymienionych przesyłanych pełnemi wagonami:

A. Zboże i sól . . . . 1·50 cent. wal. austr.

B. Drzewo opałowe i do rznięcia . . . . . . 1·20 „ „ „

C. Węgiel kamienny, koks, torf prasowany, ruda, żelazo surowe, kamienie wapienne i budulcowe . . . . 1·00 „ „ „

Opłata za expedycyę będzie wynosiła od wszelkich towarów 2 ct. od cetnara cłowego, w którą to kwotę jest już wliczona należytość za naładowanie i wyładowanie tudzież asekuracya powszechna.

Jeżeli strona załatwia naładowanie i wyładowanie, natenczas tytułem opłaty za expedycyę pobierane będzie tylko 1·5 ct. od cetnara cłowego.

Co się tyczy cen przewozu innych towarów, opłaty składowego, klasyfikacyi towarów i innych przepisów ruchu, tak postąpić należy, ażeby też ceny i przepisy w żadnym razie nie były wyższe i uciążliwsze jak na kolei południowej. Nomenklatura i klasyfikacya towarów mają być takie same jak na kolei południowej.

Uregulowanie cen jazdy i przewozu towarów w granicach powyżej określonych, służy koncesyonaryuszom.

Nie może tu jednak mieć miejsca osobiste przekładanie jednych nad drugich.

Jeżeli zatem, któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu, przyzwala się pod pewnemi warunkami zniżenie cen przewozu lub inne ulgi; natenczas zniżenie to lub ulga winny być przyzwolone wszystkim odsyłającym lub przedsiębiorcom przewozu, którzy zgodzą się na te same warunki.

Wszelkie taryfy szczegółowe winny być ogłoszone publicznie.

Zresztą zastrzega się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie taryfy jazdy przewozu towarów; koncesyonaryusze winni poddać się takiemu uregulowaniu.

Rząd ma w każdym czasie prawo zniżyć odpowiednio ceny jazdy i przewozu tudzież należytości poboczne, jak tylko dochód czysty ostatnich dwóch lat przewyższy sumę 10 od sta kapitału zakładowego.

§. 9. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów były obliczane i pobierane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należytość z uwzględnieniem wartości obiegowej, winna być przyjmowaną także w walucie krajowej.

Redukcya taryfy na walutę krajową ma się odbywać w sposób przez ministerstwo handlu ustanowić się mający.

§. 10. Transporta wojskowe winny być przewożone po cenach zniżonych według ugody zawartej w tym względzie, jakoteż względem ulg dla podróżujących wojskowych między ministerstwem wojny a dyrekcyą kolei północnej cesarza Ferdynanda pod dniem 18 czerwca 1868 *), której postanowienia mają stanowić integralną część składową niniejszego dokumentu koncesyi.

Gdyby jednak ze wszystkiemi lub z większą częścią kolei austryackich ułożone zostały co do transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe mają obowiązywać także na kolei koncesyonowanej.

---

*) Rozporządzenia normalne c. k. Dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1868, zeszyt 21 Nr. 97.

Postanowienia te winny być stosowane także do obrony krajowej obu połów państwa, do strzelców krajowych tyrolskich nie tylko gdy jadą na rachunek skarbu lecz oraz gdy odbywają podróż służbową na własny rachunek, jadąc na ćwiczenia z bronią lub zebrania dla kontroli; tudzież do korpusu straży wojskowej c. k. sądów cywilnych w Wiedniu, c. k. żandarmeryi i straży bezpieczeństwa i skarbowej uorganizowanych na sposób wojskowy

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austryackich kolei żelaznych ugody względem nabycia i utrzymywania w pogotowiu przedmiotów potrzebnych do transportów wojskowych i względem niesienia wzajemnej pomocy środkami przewozowemi, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i przepisu służbowego dla oddziałów polowej kolei żelaznej *) jak nie mniej do ugody dodatkowej **) względem przewozu obłożnie chorych i rannych, dla przewozu na rachunek skarbu wojskowego nadesłanych, która z dniem 1 czerwca 1871 w życie weszła.

Obowiązek ten przystąpienia tyczy się także ugody względem wzajemnego wspierania się zapomocą służby przy przewozie większych transportów wojskowych, ze spółkami kolei żelaznych zawrzeć się mającej, jakoteż do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Co się tyczy umieszczenia na posadach wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej, koncesyonaryusze poddają się postanowieniom §. 38 ustawy wojskowej ***) tudzież postanowieniem ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60), tyczącej się wykonania tego paragrafu.

§. 11. Urzędnicy państwa, oficyaliści i słudzy, którzy z polecenia władzy, mającej nadzór nad administracyą i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów, używają kolei żelaznej i wykażą się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróżnym.

§. 12. W razie nadzwyczajnej drożyzny żywności w cesarstwie austryackiem, administracya państwa ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże do połowy taryfy maksymalnej.

§. 13. Nadaje się także koncesyonaryuszom prawo zawiązania spółki akcyjnej i w celu pozyskania potrzebnych funduszów, prawo puszczenia w obieg akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa, opiewających na okaziciela lub na imię, a które będą na giełdach austryackich sprzedawane i urzędownie notowane.

Suma zebrana zapomocą obligacyi z prawem pierwszeństwa nie może przenosić trzech piątych części kapitału zakładowego.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa będą wydane w walucie zagranicznej, kwota powinna być wyrażona także w walucie austryackiej.

Obligacye z prawem pierwszeństwa powinny być umorzone pierwej niż akcye.

§. 14. Koncesyonaryusze mają prawo ustanawiać ajencye w kraju i zagranicą tudzież urządzić środki przewozowe dla osób i towarów na wodzie i na lądzie z zachowaniem istniejących przepisów.

---

*) Dodatek do Nr. 148 w zeszycie 42 rocznika 1870 rozporządzeń normalnych Dziennika rozporządzeń dla c. k. armii.

**) Rozporządzenie normalne c. k. Dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1868, zeszyt 22, Nr. 79.

***) Dz. ust. państwa z roku 1868 Nr. 151.

§. 15. Czas trwania koncesyi, z ochroną przeciwko zakładaniu nowych kolei, w §. 9 lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne wyrzeczoną, ustanawia się na lat 90, licząc od dnia otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej linii; po upływie tego czasu koncesya traci moc swoją.

Koncesya traci także moc swoją, jeżeli termina ukończenia budowy i otwarcia ruchu w §. 3 postanowione, dotrzymanemi nie będą, a przekroczenie tych terminów nie może być usprawiedliwione w duchu §. 11, lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne, mianowicie przesileniami politycznemi i skarbowemi.

§. 16. Administracya państwa zastrzega sobie prawo odkupienia niniejszej koncesyi a względnie kolei koncesyonowanej w każdym czasie po upływie lat trzydziestu od dnia wydania dokumentu koncesyi.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu rzeczywisty odkup poprzedzających, z tego strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych, i przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu będzie policzony na rzecz przedsiębiorstwa.

Ta kwota przeciętna będzie płacona towarzystwu jako renta roczna w ratach półrocznych aż do upływu trwania koncesyi. Gdyby jednak przeciętny dochód czysty, w ten sposób obliczony, nie wynosił przynajmniej 5·2 proc. kapitału zakładowego, na kolej rzeczywiście wyłożonego i należycie udowodnionego, ta suma minimalna będzie przyjęta za rentę roczną.

Kapitał zakładowy stanowią tak koszta budowy i pierwszego urządzenia ruchu (t. j. aż do końca pierwszego roku ruchu po otwarciu ruchu na całej linii koncesyonowanej), jakoteż pięćprocentowe odsetki od wydatków na budowę i urządzenia ruchu do otwarcia ruchu narosłe, po strąceniu dochodu, osiągniętego z częściowych przestrzeni kolei, jeżeliby ruch na tychże rozpoczął się pierwej, nim nastąpi otwarcie całej kolei.

Jeżeli po upływie pierwszego roku ruchu będą wzniesione nowe budowle, lub urządzenia ruchu pomnożone; koszta ztąd powstałe mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli administracya państwa pozwoliła na zamierzone nowe budowle lub na pomnożenie urządzeń do ruchu potrzebnych a koszta zostaną należycie wykazane.

Wydatki nie poniesione dowodnie ani na roboty przygotowawcze, ani na budowę kolei lub urządzenia ruchu, tudzież zobowiązania, z powodu odstąpienia koncesyi spółce akcyjnej (§. 13), przez takową w obec koncesyonaryuszów przyjęte, nie mogą być wliczone do kapitału zakładowego.

§. 17. Gdy koncesya wyjdzie z mocy obowiązującej i od tego dnia, państwo wchodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolei koncesyonowanej, mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomych przynależytości, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych wraz ze wszystkiemi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkiemi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jakoto: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materyałów, o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego zdatne, z przedmiotów tych taka ilość, a względnie wartość ma przejść bezpłatnie na rzecz państwa, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu zawartemu w kapitale zakładowym.

Przez odkup kolei i od dnia tego odkupu państwo wchodzi za opłatą renty rocznej bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkiemi ruchomościami i nieruchomościami wyżej wzmiankowanemi.

Tak w razie wyjścia koncesyi z mocy obowiązującej, jak i przy odkupieniu kolei, koncesyonaryusze zatrzymują na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz rezerwowy, i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, jakoto piece do koksu i wapna, odlewarnie, fabryki maszyn i innych narzędzi, spichlerze, doki, składy węgla i inne, do zbudowania lub nabycia których administracya państwa upoważniła ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 18. Gdyby pomimo poprzedniczego ostrzeżenia, koncesyonaryusze dopuszczali się zaniedbywania lub niedopełniania obowiązków koncesyą lub ustawami przepisanych, administracya państwa ma prawo zarządzić środki ustawom odpowiednie a według okoliczności unieważnić koncesyą nawet przed upływem jej trwania.

§. 19. Administracya państwa ma prawo przekonywać się czy budowa kolei tudzież urządzenia ruchu są wykonane we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, i zarządzić aby wadliwościom, w tym względzie zapobieżono, lub takowe usunięto.

Administracya państwa ma prawo wydelegować organ do wglądania w zarząd.

Komisarz przez administracyę państwa ustanowiony mocen jest znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego tudzież zgromadzeń walnych, ile razy uzna to za potrzebne, i jeżeliby zapadły uchwały dobru państwa szkodliwe, takowe zawiesić.

Za ten nadzor rządowy nad przedsiębiorstwem kolejowem, koncesyonaryusze ze względu na połączony z tem ciężar, obowiązani są płacić wynagrodzenie roczne, które wymierzy administracya państwa.

Ostrzegając surowo aby nikt nie działał przeciwko postanowieniom tej koncesyi i nadając koncesyonaryuszom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, wszystkim władzom, do których to należy, wyraźnie rozkazujemy, aby nad koncesyą niniejszą i wszystkiemi w niej zawartemi postanowieniami ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia dziesiątego miesiąca września w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym drugim, Naszego panowania dwudziestym czwartym.

Franciszek Józef r. w. 

Auersperg r. w. **Banhans** r. w. **Pretis** r. w.

139.

Rozporządzenie ministerstwa skarbu z dnia 25 września 1872,

o upoważnieniu urzędu cłowego pobocznego I klasy w Visco do postępowania wywozowego z piwem, wódką i cukrem.

W myśl istniejących przepisów upoważnia się urząd cłowy poboczny I klasy w Visco do postępowania wywozowego z piwem, wódką i cukrem, wywożonemi za linią cłową z zastrzeżeniem zwrotu podatku konsumcyjnego.

Pretis r. w.

140.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 3 października 1872,

o przeniesieniu napowrót austryackiego urzędu cłowego pobocznego II klasy w Hörhag z Bäckeralpe w Bawaryi do Hörhag w Tyrolu.

Austryacki urząd cłowy poboczny II klasy w Hörhag, w Bäckeralpe w Bawaryi siedzibę mający, przeniesiony został z dniem 1 października 1872 do dawnej siedziby w Hörhag w Tyrolu.

Pretis r. w.

141.

Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości, z dnia 7 października 1872,

o terminie wejścia w moc obowiązującą w królestwie Dalmatyńskiem ustawy z dnia 25 lipca 1871 (Dz. u. p. Nr. 76).

Ustawa z dnia 25 lipca 1871 (Dz. u. p. Nr. 76) o potrzebie sporządzania aktów notaryalnych w niektórych czynnościach prawnych wejdzie w Dalmacyi w moc obowiązującą z dniem 1 stycznia 1873.

Glaser r. w.